

“名信 5”轮触碰国际客运码头事故调查报告

一、事故简况

2015 年 8 月 8 日 19 时 04 分许，上海名信游船有限公司所属“名信 5”游览船在国际客运码头水域进口航行时，因突发主机遥控操纵系统电路故障，致使船舶在航道内失控，触碰国际客运码头，造成船上游客两人轻伤，船首右侧局部轻微受损，事故直接经济损失人民币约叁万壹仟元整，构成水上交通小事故。

二、船舶、船员概况

（一）船舶概况

船舶种类：旅游客船	船籍港：上海
总 长：36.0 米	型 宽：10.0 米
型 深：2.84 米	总吨位：408
净 吨 位：245	船体材料：增强纤维
主机类型：内燃机 X2	额定功率：261X2 千瓦
核定载客：300 人	
建造年月：2010 年 3 月 19 日	
建造船厂：湖南太阳鸟游艇股份有限公司	
船舶所有人：上海名信游船有限公司	
船舶经营人：上海名信游船有限公司	



“名信 5”游览船照片

(二) “名信 5”游览船船员情况。

据调查，“名信 5”游览船最低安全配员要求为 9 人，本航次实际在船人数 10 人，均持有相应船员的适任证书，本航次该船配员满足其最低配员证书要求。

船长陈某某 1958 年 6 月 1 日出生，现持有上海地方海事局 2013 年 5 月 10 日签发二类内河船长适任证书。事故发生时，船长陈某某在驾驶船舶航行，当班驾驶员施某某协助了望。

轮机长蒋某某 1954 年 7 月 2 日出生，现持有上海地方海事局 2012 年 7 月 20 日签发一类内河轮机长适任证书。事故发生时，轮机长蒋某某在机舱值守，当班轮机员张某协助值班。

在事故调查中未发现有船员有酗酒或食用不安全药物等情况。

（三）“名信 5”游览船船舶情况。

“名信 5”游览船建造于 2010 年 3 月 19 日，为游览客船，从事黄浦江水上游览营运。

“名信 5”游览船船舶适航证书有效期为：2016 年 3 月 18 日。该船于 2015 年 3 月 6 日在上海市船舶检验处进行年度检验，检验情况正常。

“名信 5”游览船于 2015 年 7 月 22 日在上海港由黄浦海事局进行安全检查，查出一般缺陷项目 6 项，未发现有严重影响船舶安全航行的缺陷。

“名信 5”游览船于 2015 年 8 月 1 日在黄浦海事局办理了船舶定期签证，有效期至 8 月 31 日。

（四）“名信 5”游览船船舶载客情况。

本航次“名信 5”游览船载客 143 人，船员 10 名，船上共计 153 人。

（五）船公司情况

“名信 5”游览船隶属于上海名信游船有限公司。该公司成立于 2006 年。该公司是目前从事黄浦江水上游览九家游览船企业之一。目前公司拥有“五粮液”、“名鑫”、“名信 1”、“名信 3”、“名信 5”等 5 艘游览船，核定载客均为 300 人。浦江游览业务主要包括散客游和婚庆、商务宴请

等各类商务包船活动。

三、事故水域天气、潮汐、能见度及通航环境情况

(一) 气象及潮汐情况。

天气：阴到多云，有阵雨

能见度：良好

风向：偏东风

风力：5 级，阵风 6-7 级

潮汐：涨潮（新开河：始涨 1647 时，始落 2255 时）

(二)事故水域通航情况。

通过对事故水域 AIS 监控回放情况调查,可以证实在事故发生前,该水域此时通航情况良好,由于正值涨水,进口航行船舶较多,出口航行船舶较少。该轮发生操纵系统故障时,没有其他船舶干扰本船的应急操纵。

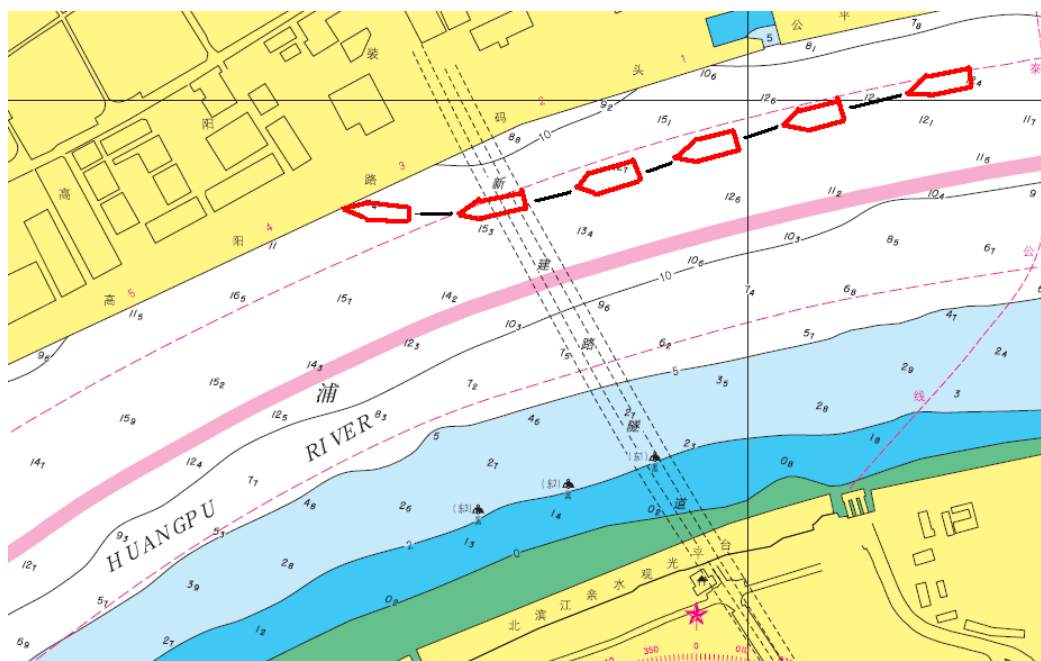


图 2: 事故水域海图

四、事故应急和救助情况

8月8日约2005时，黄浦海事局指挥中心接到上海海事局指挥中心电告：“名信5”轮在国际客运码头水域触碰码头，有乘客受伤。我局指挥中心接报后立即联系启动突发事件应急预案，指派应急艇“海巡01305”赶往现场了解情况，同时立即VHF08频道与“名信5”船舶取得联系，该轮船长报告：约在1905时，“名信5”轮在本航次进口航行至国客码头水域，因突发操纵系统故障，船体与国客码头发生触碰，并导致船上两名游客受轻伤，已经送往医院医治，本船现在已经安全停靠在十六铺码头，无需进一步的救助。

2015时“海巡01305”赶至十六铺码头，登上“名信5”轮开展事故初步调查取证。

五、事故损害情况

（一）“名信5”游览船：船首右侧护舷材局部破损，直接经济损失人民币叁万壹仟元。



“名信 5”游览船船首破损照片

(二) 一名乘客右手手腕处骨折；另一名腰背部轻微挫伤。

六、事故经过

(一) 触碰码头经过

8 月 8 日（农历六月二十四）约 18 时 30 分，“名信 5”游览船执行第 365 航次，当班船长陈某某，驾船从十六铺二号码头开航，船上载客 143 人，船员 10 名，共计 153 人。本航次为商务包船航行，计划 2 小时游江，从 1830 时至 2030 时。

约 1845 时，该船沿黄浦江出口航行至黄浦江三号掉头区掉头后，转为进口航行。此时，黄浦江潮流为涨潮流，流速 1-2 节，偏东风 5 级，阵风 6-7 级。视程良好。

约 18 时 50 分，当“名信 5”船航经汇山码头江面时，船长陈某某发现驾驶室內的“航行灯、信号灯控制面板”上

“主电源失电”报警，于是用对讲机呼叫轮机人员上驾驶台检查一下报警情况，此时船舶的主、舵机运转工况正常。

约 1855 时，轮机员张某（大管轮）和徐贵林（二管轮）到驾驶室进行检查。

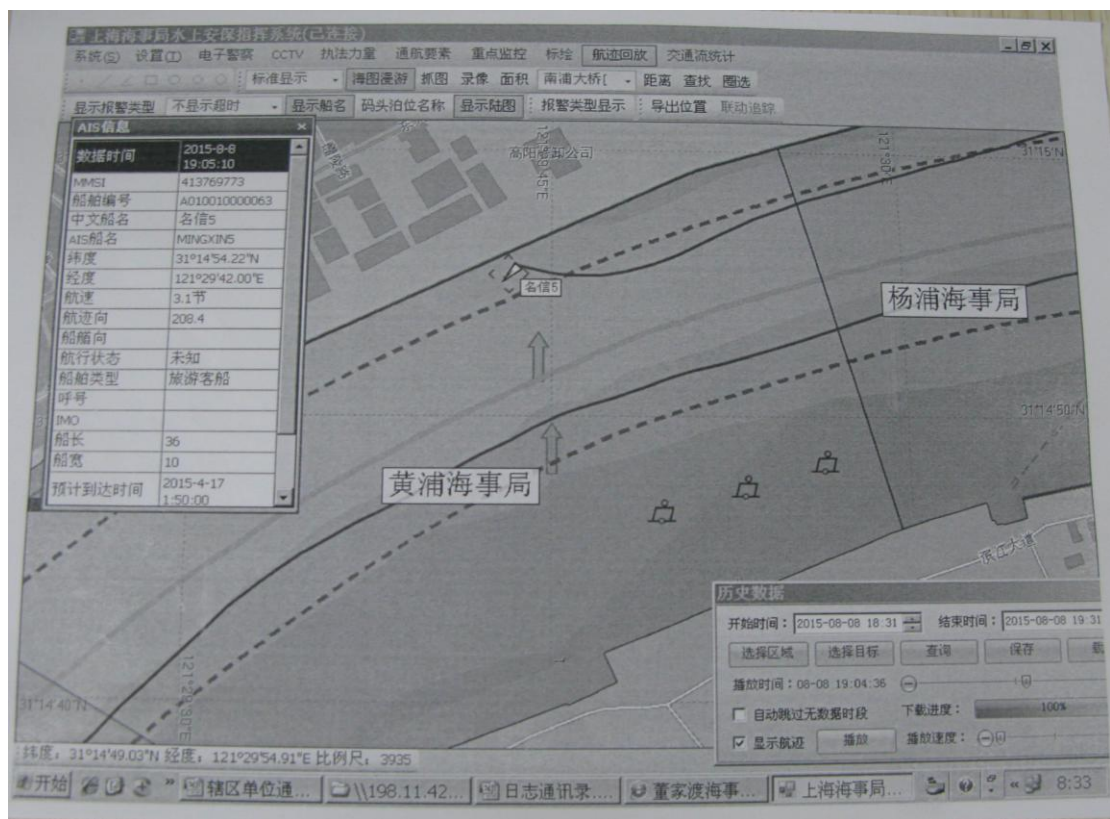
约 1900 时，轮机员检查后报警情况后怀疑为“船用充放电板配电箱”中的电路保险熔断器有松脱断开，于是准备检修（拧紧）一下这个保险熔断器，此时船舶的主、舵机仍处正常运转状态。

约 1903 时，当轮机员张某打开“船用充放电板配电箱”相邻的另一个控制配电板箱并拖出来时，驾驶台主机遥控操纵系统立即失电，并无操纵反应，船长立即对检修人员讲驾驶台操纵面板失电情况。

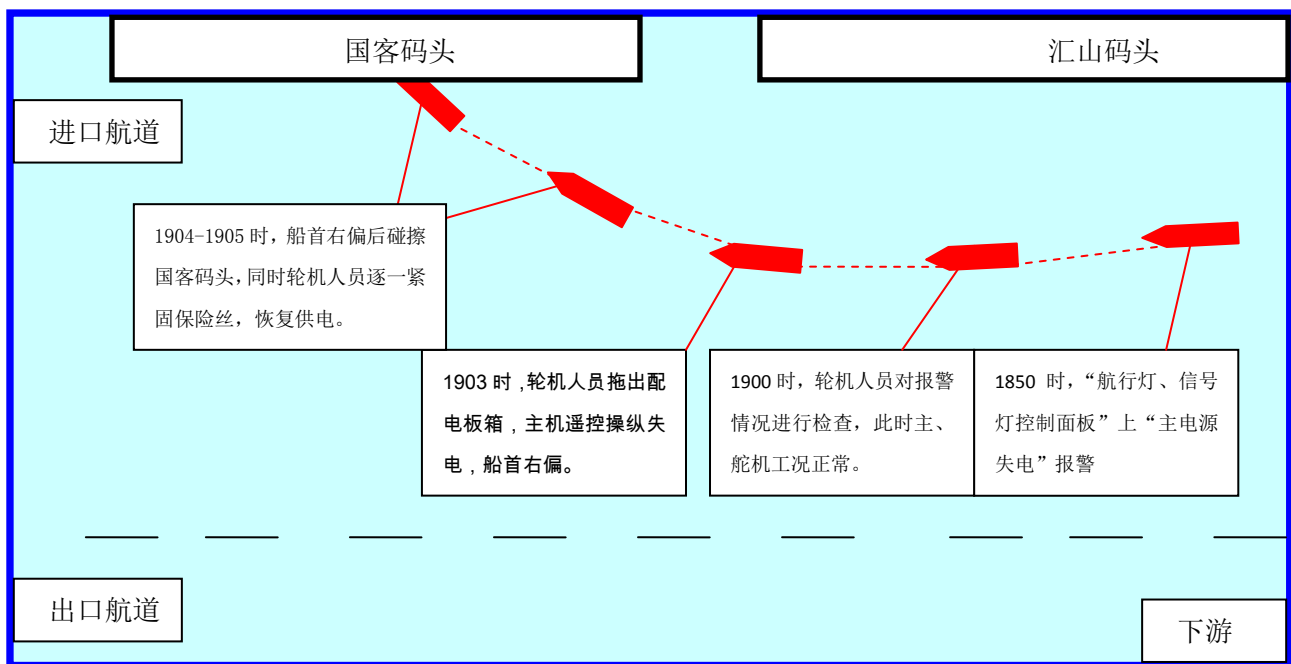
约 1904 时，船舶在航道内失控，并在偏东风和涨潮流的作用下船首快速右偏，船首右侧触碰国客码头。

约 1905 时，轮机员张某在听说失电后，立即对“船用充放电板配电箱”中电路保险熔断器进行逐一紧固，在紧固到第二个电路保险熔断器时，驾驶台主机遥控操纵系统恢复供电。船舶操纵恢复。

约 1930 时，“名信 5”轮临时停靠十六铺四号码头。



“名信5”轮触碰国客码头 AIS 轨迹图



“名信5”轮触碰国客码头经过示意图

(二) 游客受伤经过

约 1904 时, 当“名信5”轮失控触碰码头时, 两名在甲

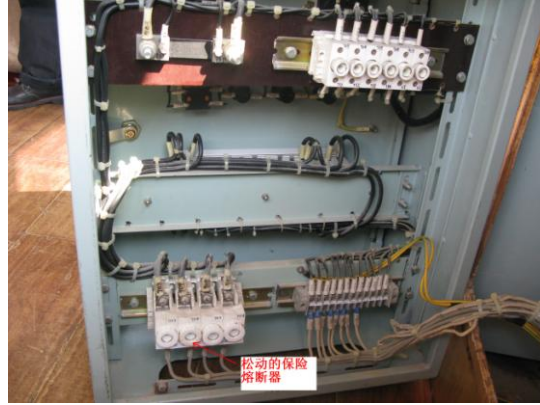
板上拍照的游客因触碰冲击力而发生身体倒伏，其中一名因倒地时用手支撑，造成右手手腕处骨折；另一名碰擦到腰背部，有轻微挫伤。事故发生后，“名信 5”轮在靠妥码头后两名伤者即时由船公司人员送往长征医院诊治。目前，手腕骨折患者留院治疗，另外一名患者伤愈回家。

七、事故原因调查分析：

（一）“名信 5”轮突发操纵失控的主要原因

经调查，“名信 5”轮发生主机遥控操纵突然失电的主要原因是：驾驶台主机遥控操纵电源系统中的电路保险熔断器安装不紧固，接触不良，船员在航行中检修航行设备电路时操作不慎，误触碰该保险熔断器，致使该保险熔断器松脱是造成本起事故的主要原因。

轮机人员在驾驶室检修“船用充放电板配电箱”中的电路保险熔断器时，因操作不慎，在拖出“船用充放电板配电箱”相邻的另一个控制配电板箱时，箱子后背的电缆线带动了该电路保险熔断器，造成“船用充放电板配电箱”中的驾驶台主机遥控操纵电源系统的电路保险熔断器松脱，致使主机遥控操纵系统即时失电。



（二）“名信 5”轮突发操纵失控的次要原因

1、“名信 5”轮驾驶室航行操纵设备电源系统存在安全缺陷。

事故发生后，黄浦海事局安检人员对该轮进行了专项安全检查，检查发现该轮驾驶室航行操纵设备电源系统存在严重安全缺陷，具体为：驾驶室 24V 配电板主电源和应急电源同时供电且无自动切换装置，并对该轮采取滞留（禁止离港）的强制措施。

2、船员对航行风险估计不足，应急反应和应急措施不到位。

据调查，该轮在船员首次发现“航行灯、信号灯控制面板”上“主电源失电”报警到船舶失电失控有十几分钟的时间，船员没有充分预估到在航行中检修航行设备时有可能造成船舶失控的风险，因此在这段时间内船员没有做好应急抛锚和应急操纵的准备。同时，在发生主机遥控操纵失电时，船长比较慌乱，没有及时按下主机应急停车按钮，也没有及时启动机旁操纵程序，而是来回试验操纵主机，浪费短暂的

事故应急时间，未能有效控制船舶余速，造成触碰码头时冲击力较大，发生游客倒地受伤的情况。

3、船员培训不足，轮机人员不熟悉和掌握有关电工知识。

据调查，目前该公司游览船上没有配备专职的电工人员（电机员），其设备的电路维护和检修职责均由轮机员和船公司的电工来履行。但是，轮机人员对船上设备的电路知识培训不足，对航行设备电路的检修和保养并不了解和掌握，因此一旦船舶在航行中发生电路问题，船员缺少专业的判断和检修能力，存在较大安全隐患。

4、船公司制定的船舶维修规定中没有涵盖船舶在航行中检修机器、设备的程序和要求。

在对船公司相关船舶维修工作流程的调查中发现，公司制定的船舶维修保养仅对船舶机器、设备的维修保养制定了常规性的保养和检修的时间和要求，但是对在航行途中船舶突发设备故障的情况，没有制定相应的检修的程序和要求。